

Saab 9-5 Aero Sedan US-spec 2005–09

NEVS-brevet onsdag 30 januari



1. Sverige och EU bör delta i batteriracet

LEDARE



Lotta Engzell-Larsson

Publicerad: 25 januari 2019, 19:30 Uppdaterad: 25 januari 2019, 19:54

På fredagen berättade Di om de stora möjligheter som omställningen till elbilar och behovet av batterier skapar för svensk gruvnäring. Skiftet har gett priserna på litium, kobolt och grafit ett rejält lyft. Men svenska och europeiska bolag bör även värna sin position högre upp i näringskedjan.



Bilindustrin är en av Europas och Sveriges viktigaste. Eftersom batteriet står för runt 40 procent av förädlingsvärdet i elbilen bör europeiska företag vara med i både utvecklingen och produktionen för att behålla jobb och vinster här.

Sydkorea och Japan har historiskt varit ledande i batterisektorn, i dag dominerar Sony, Panasonic (som levererar till Tesla), Samsung, samt kinesiska CATL och biltillverkaren BYD. Enligt Bloomberg står Kina för 70 procent av batteriproduktionen. Inte så konstigt eftersom det är världens största marknad för elbilar.

Elbilarna befinner sig ännu i ett tidigt stadium, men de närmaste åren kommer efterfrågan på batterier att explodera. Goldman Sachs prognos är att batterimarknaden kommer ha sexfaldigats 2030. Det finns inte full beredskap för detta än, och vissa bedömare anser att det finns utrymme för ett 20-tal riktigt stora batterifabriker i Europa. Tillväxten gör att potentialen är enorm även för uppstickare. Det är en rimlig ambition att några av dem är lokala.

En sådan är svenska Northvolt. Största ägare är grundaren Peter Carlsson, med en bakgrund på Tesla, bland andra privata investerare märks Altors grundare Harald Mix. Bland företagen som investerat eller lånat ut pengar finns industriella partners som Siemens, Scania, BMW, Vattenfall, Stena, Epiroc och ABB. Northvolt har även fått ett lån på en halv miljard av Europeiska investeringsbanken. Men bolaget är inte i närheten av de 30-40 miljarder det behöver ta in för att finansiera sina planerade anläggningar. Det kan bero på att det finns en osäkerhet om huruvida de kommer kunna leverera eftersom de bara funnits sedan 2016.

Ännu så länge är det bara kinesiska BYD, och Tesla tillsammans med Panasonic, som själva producerar battericeller. De flesta bilföretag investerar dock miljarder i forskningen och har partnerskap med batteritillverkare. Analysen har hittills varit att det inte ger någon konkurrensfördel att driva egna fabriker. Däremot kan de mycket väl göra det längre fram, enklast genom att köpa en egen mindre producent.

EU-politiker och tjänstemän är mycket olyckliga över den asiatiska dominansen. 2017 startade de därför "European Battery Alliance" (EBA) för att driva på utvecklingen och uppmuntra europeiska företag att samarbeta kring utveckling och bygga fabriker. Många biltillverkare är positiva till nya aktörer eftersom de är rädda att batterimarknaden ska domineras av ett fåtal (asiatiska) leverantörer vilket skapar osäkerhet för dem.

Pengar till forskning behövs om europeiska bolag ska hänga med i utvecklingen mot nästa generation batterier. Men EU vill även ta nästa steg och göra ett undantag för förbudet mot statligt stöd för att kunna bevilja stöd till att bygga riktigt stora europeiska batterifabriker. Vidare har tyska staten utlovat tio miljarder euro till stöd för tyska företag som vill bygga en batterifabrik.

Den stora frågan är om det verkligen behövs företagsstöd? Många har gjort stora vinster, och kan därutöver ta upp lån. Det finns väl fungerande kapitalmarknader både på och utanför börsen i EU.

Statsstöd är ju den kinesiska modellen, och den har inneburit att de nu stänger två tredjedelar av sina batterifabriker för att öka kvaliteten och lönsamheten. EU bör akta sig för att pumpa in pengar i verksamheter som borde kunna leva på egna meriter. EIB-lån är en sak, rent företagsstöd är en helt annan. Det kan förstöra snarare än lyfta europeisk batteriindustri. Europeiska bolag har förutsättningar att delta i batteriracet, men det är upp till det privata kapitalet att ta risken. EU måste samtidigt mjuka upp sina konkurrenslagar så att europeiska bolag kan bli tillräckligt stora, batterier är en volymbransch.

Detta är en text från Dagens industris ledarredaktion. Dagens Industri är oberoende.

Lotta Engzell-Larsson

NyTeknik

2. Northvolt storrekryterar under året

Linda Nohrstedt 2019-01-23 14:22

Företaget Northvolt, som planerar att dra igång svensk batteritillverkning, räknar med att rekrytera 200 personer under 2019. Ett brett spann av ingenjörer behövs.



Så här ska batterifabriken i Skellefteå se ut.

I dagsläget har företaget växt till drygt 200 anställda. Men lika många till kommer att behöva nyanställas under året.

Northvolt planerar att dra igång storskalig tillverkning av litiumjonceller i Skellefteå. Men först på tur ligger företagets utvecklingsanläggning Northvolt Labs i Västerås, som ska tas i bruk under 2019.

Anläggningen ska till exempel användas för att ta fram skräddarsydda batterikemier i samarbete med kunder, eller för att undersöka om det går att skala upp produktionen av en ny typ av kemi.

Och det är i Västerås som det stora rekryteringsbehovet finns under 2019.

Läs mer: Så ska Northvolt rädda litiumet vid återvinning av batterierna

– Etableringen och uppskalningen av Northvolt Labs äger rum under 2019. Följande år, från 2020 och framåt, inleds en större rekrytering för Northvolt Ett i Skellefteå, säger Jesper Wigardt, presschef.

Celldesigns-teamet kommer huvudsakligen från Asien

Företaget räknar med att behöva ett brett spann av nya ingenjörer. Jesper Wigardt räknar upp elektronikingenjörer, kemiingenjörer, processingenjörer, miljöingenjörer och kvalitetsingenjörer.

– Sedan behöver vi även anställa många på själva tillverkningssidan, till exempel olika typer av operatörer, skiftledare, logistikpersonal och produktionsplanerare, berättar han.

Northvolts hållbarhetschef Emma Nehrenheim har tidigare vittnat om att det är enkelt för företaget att få tag på talanger, och kopplat det till arvet från Elon Musk och Tesla. Särskilt unga personer som nyss har tagit examen är fokuserade på hållbarhet, sa hon i en intervju förra året.

I dagsläget finns ett 35-tal olika nationaliteter representerade i Northvolts personalstyrka. Men celldesignteamet, ett 40-tal personer som arbetar med att optimera designen för de celler som ska tillverkas i Skellefteå, kommer huvudsakligen från Asien.

Läs mer: Din energilagring kan bidra till ökade utsläpp

– De allra flesta har flyttat till Sverige antingen från Japan eller Sydkorea från något av de större batteriföretagen, till exempel Panasonic, LG Chem, Sony eller Samsung SDI. Men det finns även en handfull personer i teamet som har flyttat hit från övriga Europa och USA med bakgrund från företag som exempelvis Tesla och den franska batteritillverkaren Saft, säger Jesper Wigardt.

Satsar på en hög andel nickel

Just nu ägnar sig celldesignteamet främst åt elektrokemiska, mekaniska och elektriska simuleringar för de celler som Northvolt planerar att tillverka. Företaget har valt att i första skedet fokusera på litiumjonkemin NMC, som står för nickel, mangan och kobolt. Batteritypen kännetecknas bland annat av att den behöver mindre kobolt än LCO-kemin som används i mobiltelefoner.

Peter Carlsson, vd för Northvolt, har tidigare framhållit batteritypens energilagringskapacitet och förmåga till snabb ur- och uppladdning.

Men även inom NMC-kemin finns möjlighet till variationer. Till exempel kan man öka eller minska andelen nickel i den negativa elektroden. Här satsar Northvolt på en relativt hög andel nickel för att öka energitätheten i cellerna.

– Vi testar nu prototyper, analyserar resultat och implementerar förbättringar i de produktdesigner som vi utvecklar, säger Jesper Wigardt.

Northvolts fabriker

Företagets planer omfattar Northvolt Labs, en demolina och utvecklingsanläggning i Västerås, samt en fabrik för storskalig tillverkning av battericeller i Skellefteå, som kallas för Northvolt Ett.

Verksamheten i Västerås beräknas komma igång under hösten 2019. Första etappen av fabriken i Skellefteå förväntas bli färdig 2020.

Helt färdigbyggt ska fabriken i Skellefteå vara 2024. Då ska den producera en total batterikapacitet om 32 GWh per år.

Sammanlagt väntas anläggningen i Västerås och den fullstora fabriken i Skellefteå kosta omkring 31 miljarder kronor.

RELATERADE ARTIKLAR

Här tas nästa steg mot framtidens eldrivna gruvfordon

Så ska Northvolt rädda litiumet vid återvinning av batterierna

Din energilagring kan bidra till ökade utsläpp

Northvolts fabrik i kolintensiva Polen: ”Inget bekymmer”

Epiroc lanserar eldrivna gruvmaskiner med Northvolt-batterier



3. Nya uppgifter om Saabs arvtagare och Volvos första elbil

Publicerad 25 jan 2019 10:18



Av Jan-Erik Berggren

Avslöjande nyheter om Nevs, som bygger en el-Saab, och Polestars första elbil. En 17-årig supertalang bakom ratten och två lite jobbiga nyheter för Volvo och Renault. Veckans bilnyheter bjuder på både glatt och mindre trevligt från bilvärlden.



FILM: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/har-ar-veckans-hetaste-bilnyheter-5/*



4. Sista chansen få 6 - 9 månaders gratis Supercharging på ny Tesla

Publicerad 2019-01-27 14:15

Tesla stänger ner sitt rekommendationsprogram den första februari, så man måste beställa sin elbil innan dess via rekommendationslänk/kod för att få sex till nio månaders gratis Supercharging. Erbjudandet gäller även Model 3. Model 3 ska nu även finnas för provkörning i Sverige, sedan de första bilarna anlänt till Europa.



Tesla Model 3

Tesla Model 3 ska nu finnas för provkörning i Sverige och dessa ska starta den 10:e februari. Det första lastfartyget fullt med Model 3 ska ha nått Europa och de utlovade leveranserna med start i februari ser alltså ut att hålla.

Fram till 1:a februari kan man om man använder denna länk eller vid köp via Teslas butikssäljare koden LARS35932 fortfarande få sex till nio månaders gratis Supercharging med en ny Tesla. Erbjudandet gäller även Model 3. Sex månader gäller om man provkör innan leverans, nio månader om man inte provkört innan. Tesla ska också ha en returpolicy, som innebär att om man inte provkört får man lämna tillbaka bilen och häva köpet inom ett dygn från leverans, men kontrollera villkoren med Tesla.

Eventuellt har min kod ett begränsat antal gånger den kan användas, och i så fall måste ni få fatt på en annan Tesla-ägares kod för erbjudandet. **Äger du en Tesla och har en rekommendationskod är du välkommen att publicera den som bloggkommentar, så fler köpare kan få erbjudandet om gratis supercharger.**

Tesla har höjt priset på Supercharging från tidigare 1:90 SEK per kWh till 2:56 SEK per kWh (enligt hemsidan, eventuellt har man sedan sänkt priset något enligt mediauppgifter). Det är fortfarande billigt för att vara laddning, i synnerhet snabbladdning med betydligt högre fart än andra snabbladdare. Model 3 ska dock ha CCS-uttag, och därmed kunna använda andra snabbladdare utan adapter. Superchargers håller på att byggas om för CCS, men det är väl tveksamt om alla stationer har det till i februari när bilarna börjar levereras i Sverige, så den där gratis superchargingen kan nog vara begränsad i antal stationer initialt.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Första bilderna på nya Mercedes-AMG GLE 63 Coupé

Mattias Rabe 25 januari 2019

En ny generation Mercedes GLE har nyligen lanserats och i Stuttgart har nu fokus förflyttats till coupéversionen av suven. Vårt fokus just nu: prestandaversionen av coupéversionen.



Även tyska testförare måste ha mat i magen. Det var på grund av hungern som vår spionfotograf lyckades få de första bilderna på nya Mercedes-AMG GLE 63 4Matic+ Coupé. Han valde nämligen samma norrländska lunchrestaurang som Mercedes som tvingades lämna prestandasuven på parkeringen utanför.

Nya GLE Coupé har vi redan sett som maskerad prototyp på bild. Även AMG-versionen är kraftigt maskerad men vad som döljs där under är tydligt. De mest påtagliga detaljerna som avslöjar modellen är de fyra ändrören i baken, typiska för just Mercedes AMG-modeller, och 21 tum stora hjul som är monterade utanpå hålborrade bromsskivor med röda ok.

Tittar vi lite närmare på bilen ser vi andra, mer dolda prestandadetaljer. Huven är bulligare, bakluckan har en liten vinge och grillen är mer täckt än vanligt, detta för att maskera att modellen har en så kallad Panamericana-grill. Det är namnet på den grilltyp som Mercedes-AMG GT R började med och som allt fler AMG-modeller har tagit del av på senare tid.

Bakom folieringen i fronten döljer sig rejäla luftintag vars syfte är att transportera kall luft in till bilens hjärta – en 4,0 liter stor biturbo-V8 som redan i dag hittas i en mängd Mercedes-modeller och även i Aston Martin DB11. I AMG-varianten av GLE Coupé blir det troligtvis samma effektnivåer som i Mercedes-AMG E 63 4Matic+och Mercedes-AMG E 63 S 4Matic+, det vill säga 571 samt 612 hästkrafter. Oavsett effektnivå är maskinen kopplad till en nioväxlad AMG Speedshift-låda som för krafterna till samtliga fyra hjul.

En mildare AMG-version av nya GLE Coupé är också aktuell, en Mercedes-AMG GLE 53 4Matic+ Coupé med 435 hästkrafter plockade ur en rak sexa på 3,0 liter med dubbla turboaggregat. Samma motor hittas i Mercedes-AMG CLS 53 4Matic+.







GALLERI
Spionbilder på nya Mercedes AMG GLE 63 4Matic+ Coupé
13 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Nya Toyota RAV4 Hybrid – tre snabba från provkörningen

Mattias Rabe

23 januari 2019

Oskar Krüger befinner sig på varmare breddgrader för att ta sig an nya Toyota RAV4 Hybrid. Är den bättre och mindre tråkig än utgående generation RAV4? Det ska du få reda på nu.



Buenas tardes, Oskar! Varmt och skönt i Barcelona?
– Icke! Temperaturen ligger under nollan, faktiskt några grader under vad ni har utanför redaktionsfönstren. Det är alltså frost du ser på bilden ovan.
Brrrr… hoppas nya Toyota RAV4:s klimatanläggning har bra värme. Hur är den förresten? Bilen alltså…
– Det är en helt ny bil, byggd på Toyotas TNGA-plattform, K-varianten. Allt är nytt. Utseendet också. Betydligt trevligare än hos föregångaren. Nya RAV4 är exakt 460 centimeter lång, men den upplevs som större, såväl på utsidan som insidan.
– Jag sitter riktigt bekvämt i förarstolen och hittar lätt en bra sittposition. Instrumenteringen framför föraren är trevlig och känns modern, utan att vara toppmodern. Även i baksätet känns det som att det finns gott om utrymme.
– Jag kör just nu RAV4 Hybrid AWD-i med 222 hästkrafter, det vill säga den fyrhjulsdrivna varianten. Till Sverige kommer även en framhjulsdriven variant med 218 hästkrafter. Förstnämnda känns ganska rapp. Styrningen är avsevärt mycket bättre än föregångarens och chassit lirar ganska bra på de kurviga vägarna här.

Låter som ett fall framåt för RAV4. När börjar de svenska leveranserna? Vi har redan gått genom priser, men kan du kanske upprepa dem?

– RAV4 med framhjulsdrift börjar levereras vecka sex, det vill säga om ett par veckor. I april börjar den RAV4 med fyrhjulsdrift levereras. Priserna vet jag att du har en fin tabell som du kan klistra in här under.

	2WD	**AWD-i**
Life	295 900 kr	315 900 kr
Active	302 900 kr	322 900 kr
Style	345 900 kr	365 900 kr
Executive	345 900 kr	365 900 kr





GALLERI
Toyota RAV4 Hybrid 2019
176 bilder

Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Provkörning av Jaguar XE S

Linus Pröjtz 26 januari 2019

Kämpar Jaguar redan mot åldersklockan med sin lilla mellanklassare XE? Vi kör starkaste versionen 3.0 XE S och känner draget av de 380 hästarna. Bra eller dåligt?



Det ryter till med en skön bastyngd när jag låter den tre liter stora kompressormatade bensindrivna V6-motornvarva ur under fullgas. Accelerationen är explosiv utan att bli påfrestande – snarare björnstark och konstant snabb än på gränsen till hysterisk. Med 380 hästkrafter och 450 Nm kombinerat med den åttaväxlade automatlådan från ZF finns alla möjligheter till både hastighet och effektivitet, det är inte svårt att decimera bakomvarande till en liten prick i backspegeln på motorvägspåfarterna. Och om det här hade varit Tyskland och farten varit fri, då är känslan att Jaguar XE S utan tvivel hade levt ett liv i vänsterfilen.

Men ändå, det är något som gnager… Jaguar har en lång historia av att erbjuda kompakta sedaner, även om det ganska ofta hamnar i skymundan av de större modellerna. Men faktum är att både Mk I och framför allt Mk II hör till märkets mest kända modeller. Den sistnämnda kanske allra mest för att den var fordonsvalet till den en gång i tiden så populäre TV-karaktären Inspector Morse.

Dagens Jaguar XE har faktiskt en smula med den gamla Mk II-bilen att göra. Märkets chefsdesigner Ian Callum, som ansvarat för utseendet även på XE, är riktigt svag för just Mk II. Så till den milda grad att han låtit den brittiska Jaguar-specialisten CMC bygga en specialversion kallad just Callum. Vi provkörde den nygamla skapelsen i Teknikens Värld nummer 2/2015, en historia värd att läsa om du missat den.

Jaguars nuvarande kompakta sedan, XE, ger just ett sådant första intryck – den upplevs kompakt. På gott och ont. Att Herr Callum lyckats förträffligt med sin design är jag den förste att erkänna, men det är inte fullt lika positivt när vårt resesällskap bestående av tre personer ska ta plats i bilen. Trots ett förhållandevis långt axelavstånd på 284 centimeter så är Jaguar XE förvånansvärt trång. Bilmodellen är ingalunda ny, men det skadar inte att påminna om detta.

En annan detalj på samma tema rör bagageutrymmet. Packningen för två personer ryms där bak, men den tredje väskan får åka inne i bilen. I VDA-liter räknat mindre än i både Mercedes C-klass och Audi A4, dessutom är utformningen långt ifrån genompraktisk.



Jaguars sedan XE upplevs- som kompakt. På gott och ont.

Är det detta som gnager? Jag kan i alla fall säga att det bidrar till den övergripande känslan kring Jaguar XE S. Trots 40 nyvunna hästkrafter, en aldrig sinande effektivitet och en tydligt busig framtoning så är det ändå en klockren känsla kring bilen – för den börjar kännas gammal. En detalj? Att bilen, skodd med lågprofil på 20-tummare, blir extremt stötkänslig. Sådär enerverande stötig. En till detalj? Att den mittmonterade skärmen inne i bilen sitter försänkt i panelen i stället för att ligga i våg med den samma. Vilket gör det svårare att från förarplats nå funktionerna som är placerade ute i kanten på skärmen.

Små detaljer, men det är sådant som avgör när jag eller du betraktar en bil – inte minst då priset börjar på 553 900 kronor. Komforten i stolen är bra liksom körställningen, men när jag fräschar upp minnet genom att sätta mig i baksätet bakom mig själv – nej, det räcker inte. Utrymmena är för små i Jaguar XE. Dessutom är insteget i baksätet riktigt litet, det är något av ett mysterium att den lösningen fick nå hela vägen ut i produktion.

Exteriört däremot är Jaguar XE S rätt på i stort sett alla punkter i mina ögon. Den är sjukt snygg och sticker ut i en klass som domineras av de tyska bilarnas bitvis slätstrukna och effektiva framtoning. Tänk om allt under skalet var lika bra som utseendet – vi hoppas på ett generationsskifte.

Det här är nytt!

Trimningsgraden

V6-motorn hoppade upp från 340 till 380 hästkrafter till årsmodell 2018, men vridmomentet lämnades orört på 450 Nm.

Inredningen

Uppgraderas till läderklädsel och mattor bland annat.

Aktiva säkerhetssystem

Döda vinkelvarnare och trafikdetekteringssystem uppgraderade.



Förarmiljön har några år på nacken. Skärmen bitvis svår att hantera.

Jaguar XE S
Pris
553 900 kronor, säljs nu.

Motor
Bensin. Längsmonterad 6-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompressor. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 84,5/89,0 mm, cylindervolym 2 995 cm3. Max effekt 380 hk (280 kW) vid 6 500 r/min, max vridmoment 450 Nm mellan 3 500-5 000 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, bakhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med tre länkarmar per sida.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar
Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/35 ZR20.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 284, längd 467, bredd 185, höjd 142, spårvidd f/b 160/159. Markfrigång 110. Tjänstevikt 1 760, maxlast 470, max släpvagnsvikt 1 800. Tank 63 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 450-830 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 5,0 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning
Stad 1,16 l/mil, landsväg 0,61 l/mil, blandad körning 0,81 l/mil. CO2 194 g/km.

Garantier
Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 6 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt
9 828 kronor per år under de tre första åren, därefter 2 186 kronor per år.

Rivaler



Mercedes AMG C 43 4Matic
Den tyska bilen erbjuder 10 hästar och 70 Nm mer plus fyrhjulsdriften. V6-motor med biturbo och 9-växlad automat. Pris: 609 900 kronor.



Audi S4
Audi A/S4 generation B9 är bara året yngre än Jaguar XE. S4 har V6 med dubbelturbo på 354 hästkrafter. Fyrhjulsdrift. Pris: 598 700 kronor.

NyTeknik

8. Toyota kör mot strömmen – satsar på Kina

2019-01-25 15:11

TT

Japanska biltillverkaren Toyota siktar på att sälja 1,6 miljoner fordon i Kina under 2019. Det är en ökning med 8 procent jämfört med antalet sålda fordon i fjol.



Prognosen bryter mot trenden bland biltillverkare som generellt förbereder sig för ett tufft år på den kinesiska marknaden efter det att försäljningen bromsade in i fjol. Det var den första minskningen av antalet sålda fordon på den kinesiska marknaden sedan 1900-talet.

Kinas bilbranschorganisation CAAM sade tidigare i januari att den inte förväntar sig någon ökning i år. Antalet sålda fordon i Kina under året väntas, enligt CAAM, landa på 28,1 miljoner.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

Toyota och Panasonic startar batterisamarbete

Detta är årets coolaste fordonsteknik

GM sparkar 14000 – ska satsa på el och autonomi

Kristianstadsbladet

9. Oviss framtid för "världens billigaste bil"

TT-ekonomi 2019-01-25 19.06, uppdaterad 2019-01-25 19.08

Den marknadsfördes som världens billigaste bil och hajpades rejält - men efter tio skakiga år verkar det som att slutet är nära för den indiska bilen Tata Nano. Indiens största biltillverkare Tata Motors antyder att lågprismodellen inte är prioriterad.



Indiens största biltillverkare Tata Motors antyder att lågprismodellen inte är prioriterad.

– Vi kommer troligen inte att uppgradera alla produkter, och Nano är en av dem, säger Mayank Pareek, ansvarig chef på Tata.

Företaget lanserade Nano med buller och bång 2009. Den första modellen såldes då för motsvarande 20 000 kronor.

Förhoppningen var att indier med lägre inkomst skulle byta bort sina motorcyklar mot en billig bil. Analytiker hängde på hajpen, med bedömningen att Nano helt skulle förändra hur indierna tog sig fram.

Men försäljningen lyfte aldrig riktigt. Marknadsföringen fungerade inte, anser Hormazd Sorabjee, chefredaktör för Autocar India magazine.

– Den målades upp som en fattigmansbil, och i Indien är status väldigt viktigt. Hela idén med att den är ett alternativ till en motorcykel är bra, men inte som en slogan, säger han.

Bilmodellen har också omgärdats av kritik kring säkerheten, efter flera fall där motorer börjat brinna.

En talesperson för Tata säger att ett beslut huruvida Nano ska uppgraderas i enlighet med skärpta säkerhetsregler som införs nästa år inte är taget. Men indiska medier har redan dödförklarat lågprismodellen.

"Slutet på en dröm", lyder rubriken i affärstidningen Mint.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Från koncept till bil: Nissan GT-R

Peter Klemensberger 26 januari 2019

Teknisk fyrfoting. Nissan GT-R är en asiatisk doldis som har tagit världen med storm.



Nissans bokstavskombination GT-R klingar i dag nästan lika vackert i biltokars öron som Porsches sifferdito 911. 1969 debuterade GT–R på Skyline med sedankaross men det skulle dröja ett par generationer och flera decennier innan GT-R egentligen skulle bli känd utanför Asien.

2002 lades serien ned men redan 2001 visades ett koncept på en ersättare – utan prefixet Skyline (infällda bilden ovan). Den förde arvet som teknikpackad fyrhjulsdriven sportbil vidare – en GT-R för tvåtusentalet. Formen var slät och kopplingen till föregångarna inte glasklar om det inte varit för de dubbla baklamporna och i viss mån den stora grillen delad av en ribba på tvären.

GT-R hade alltid varit i framkant när det kom till förarassisterande teknik för sportig körning men inne i konceptet GT-R Prototype andades det mesta design där knappar och reglage trollats in i inredningen i form av touchknappar. Fyra år senare, åter på Tokyosalongen, presenterade Nissan nästa koncept. Trots att namnet var GT-R Proto hävdade Nissan att den upp till 90 procent stämde överens med den produktionsklara bilen som skulle se dagens ljus 2007.

LÄS MER: Från koncept till bil



Lite väl nyskapande inredning i konceptet från 2001.

Formen gick igen från 2001 års koncept men fronten hade nu former och större strålkastare, huven nya veck, bakluckan en vinge och hela bakpartiet en rundare form. Invändigt såg det äntligen ut som en bil även om mittkonsolen toppades av en rejäl skärm – högst ovanligt vid tidpunkten. Där gick allsköns data om din körning att plocka fram. ”Som ett TV-spel”, tänker du. Helt rätt då skaparna av spelet Gran Turismo varit delaktiga i utvecklingen.

2011 uppdaterades GT-R milt såväl kosmetiskt som motormässigt och i Teknikens Värld nummer 24/2012 vann GT-R i test mot Audi RS4 och Polestarversioner av Volvo S60 och V60. Detta trots att vi tyckte att formen kändes daterad. Samtidigt var det en seger för ingenjörerna mot marknadsfolket. Funktion hade gått före form och av bara farten hade GT-R blivit en levande legend.

Till Bankalaset i nummer 16/2015 trodde vi att GT-R skulle få en efterträdare men det visade sig bli ytterligare en uppdatering som räckte till femteplats i den stenhårda konkurrensen.



Konceptet Proto förde GT-R närmare produktion.



Historik
1969 Namnet GT-R gör debut.
2001 GT-R Prototype visas upp i Tokyo.
2005 ”Produktionsklara” GT-R Proto.
2007 Nissan GT-R kommer i produktion.
2016 GT-R får sitt andra ansiktslyft.



GALLERI
Nissan GT-R facelift 2017
17 bilder

NyTeknik

11. Mildhybrider förvirrar – nu ryter EU ifrån

Felix Björklund

2019-01-25 14:35

I ett land en hybrid – i ett annat en bensinbil. Typgodkännande myndigheter inom EU har olika syn på hur man ska klassa mildhybrider. Nu uppmanar EU-kommissionen länderna att se över reglerna.



Elektrifiering av bilar finns i många olika skepnader. Från fullt elektriska bilar – till de som endast har ett förstärkt elsystem med ett extra batteri ombord. Och just detta har skapat förvirring bland EU:s typgodkännande myndigheter.

Resultatet är att bilar med så kallad mildhybridtreknik i vissa länder godkänns som hybrider och i andra klassas in som vanliga förbränningsfordon.

Läs mer: Förbränningsmotorn – passé eller lösning i väntan på något bättre?

Men hur kan det vara så? Jo, i och med införandet av den nya testcykeln Worldwide Harmonized Light Transport Protocol, WLTP, förändrades hela typgodkännandeprocessen – och brister i utformningen i själva testförfarandet har blottats. Och just en sådan är synen på hur ett förstärkt elsystem som mildhybridtekniken ska klassas.

– Definitionen i regelverket är inte helt tydlig och därför pågår en diskussion om utveckling av definitionen, säger Per Öhlund, teknisk expert på den svenska typgodkännandemyndigheten Transportstyrelsen, i en intervju med Tjänstebilsfakta.

De olika mildhybridmodeller som i dag finns ute har i de flesta fall en vanlig förbränningsdrivlina, men även ett 48-volts elsystem med en remstartgenerator samt ett litiumjonbatteri. Tekniken ger effektivitetsvinster och bland annat Audi säger att tekniken kan sänka förbrukningen med 0,07 liter per mil. Men till skillnad från en elhybrid som exempelvis Toyota Prius – finns det ingen elmotor som kan driva bilen framåt.

EU uppmanar att se över klassificering

Men eftersom regelverket inte specificerar exakt vad en hybrid är – klassas mildhybrider olika av EU:s typgodkännade myndigheter. Detta har fått EU-kommissionen att kontakta myndigheterna med uppmaningen att se över hur de hanterar det. För skillnaden mellan att klassas som hybrid eller inte är stor. Om det är så att en mildhybrid typgodkänns som en vanlig fossilbil – ska den testas enligt den nya tuffare körcykeln WLTP. Därefter får den under nuvarande reglera ett NEDC-korrelerat värd. Men om det är så att modellen typas som en hybrid – testas den istället enligt gamla NEDC-körcykeln.

– Beroende på tillverkarens strategier kan det ge en fördel, men det är inte självklart, säger Per Öhlund till Tjänstebilsfakta.

Att EU sätter ner foten för att försöka ensa typgodkännandemyndigheternas bedömning är bra. För annars kan det bli att biltillverkare väljer att använda vissa länders myndigheter eftersom de är snällare – med konsekvensen att alla andra EU-länder måste godta resultatet. Och om det blir så att mildhybriderna typgodkännande på ett felaktigt sett ser till att sänka tillverkarnas genomsnittliga koldioxidutsläpp, drabbar det alla.

Så här fungerar mildhybridtekniken hos Audi:

FILM*: *https://youtu.be/NDr2DF1YaoI

FELIX BJÖRKLUND

RELATERADE ARTIKLAR

Försäljningen av laddbara bilar i Sverige tredje högst i världen

Frågetecken kring svenskt bensinförbud 2030

Så vill biltillverkare komma ikapp Tesla

Förbränningsmotorn – passé eller lösning i väntan på något bättre?

Analytiker: Då dominerar mildhybriderna i Europa

DAGENS NYHETER.

12. Släckta bakljus alltjämt ett problem – föraren har ansvaret

Kalle Holmberg

2019-01-26

Var sjätte bilförare är osäker om bakljusen på bilen tänds automatiskt vid start. Det visar en ny undersökning. Fordon med släckta bakljus i den mörka årstid vi befinner oss i är inte ovanligt. All modern automatik till trots är det slutligen förarens ansvar att föreskriven belysning är påslagen.



I undersökningen, utförd i höstas avmarknadsundersökningsföretaget Yougov på uppdrag avassistansbolaget SOS International, ställdes denna fråga till 1.010 svenskar:
”Vet du om bakljuset på din primära bil (hyrd, leasad eller ägd) sätts på automatiskt när du startar bilen?”

70 procent av de tillfrågade sade sig vara säkra: ”Ja, det har jag kontroll på.” 13 procent svarade: ”Nej, det är jag osäker på.”
17 procent uppgav att man inte hade någon bil. Med de billösa borträknade var det 84 procent som hade full kontroll, medan 16 procent var osäkra, motsvarande ungefär var sjätte bilist.
Säkrast var man i norra Sverige, där 91 procent sade sig ha kontroll. Minst säkra var bilinnehavare i Stockholmsregionen, 76 procent.

Problemet med släckta bakre ljus på bilar i trafik är inte nytt. Det blev dock åter aktualiserat då ett EU-direktiv om varselljus på nya bilar infördes den 7 januari 2011.
Det var inte i första hand föranlett av trafiksäkerhetshänsyn, utan handlade om att hålla nere koldioxidutsläppen från EU:s fordonsflotta. Miljöaspekten och energieffektiviteten i detta var

att man nöjde sig med att främre varselljus alternativt halvljus lyste dagtid, vilket sparade energi. Medan de bakre lyktorna förblev släckta.

På så sätt skulle utsläppen hållas nere, samtidigt som trafiksäkerheten höjdes.

En rad EU-länder hade vid denna tid inget krav på varselljus/halvljus under dygnets ljusa timmar. För typgodkännanden inom unionen som följde efter januari 2011 krävdes dock att fordonen levererades med framåtriktade varselljus/halvljus som slogs på automatiskt.

Då uppstod problemet att förare av nyare bilar – typgodkända i enlighet med den nya regeln – körde omkring i mörker med släckta bakre lyktor. Förarna förlitade sig alltjämt på sina halvljus/varselljus, utan tanke på att inget lyse var påslaget baktill. Och det problemet, med dessa förhållandevis nya bilar, kvarstår alltjämt. Eller snarare: problemet med ovetande förare.

– Det är föraren som ansvarar för att han eller hon framför fordonet med utifrån förhållandena föreskriven belysning. Många går inte igenom vad som står i bilens instruktionsbok. Ta den tid som krävs, läs igenom hur den nya bilen fungerar, uppmanar Hans Cassepierre, utredare vid Transportstyrelsen. Och tillägger:

– Ibland tror jag att det finns bilförare som har bra kontroll på hur ljudanläggningen i bilen fungerar, men inte har en aning om hur bilens belysning fungerar.

För svensk del var EU-regeln överspelad, eftersom lagen om obligatoriskt varselljus/halvljus varit i kraft ända sedan 1977.

– EU-direktivet uppfattades som en nyhet 2011, men vår lag från 1977 säger i princip samma sak. Och har gällt hela tiden, säger Hans Cassepierre.

Han påminner om att den svenska lagtexten även den talar om att, vid bruk av varselljus, så räcker det med att dessa framåtriktade lampor är tända. Då det begav sig monterade många bilägare gult lysande lyktor på sina fordon. Och allt var frid och fröjd – så länge man kom ihåg att vid mörker gå över till halvljus.

Efterhand försvann de gula ljusen, eller bokstavligen trillade av då montering och kontakter började svikta. Svenska bilägare fann det enklare att använda halvljuset, alltid sammankopplat med bakljusen – därmed helgarderat.

Inhemska Volvo och Saab var samtidigt snabbt ute och försåg sina nybilar med automatiskt varselljus där bakljuset hängde med. Bilar från utländska tillverkare levererades med halvljus-automatik.

EU-regeln från 2011 fick ett tillägg 2016. På nya bilar som sedan i juli det året typgodkänns inom unionen ska bakljuset tändas tillsammans med det automatiska varselljuset/halvljuset.

En ägare av en Ford Mondeo årsmodell 2018 säger till DN att den automatik med sensorer som hans bil, typgodkänd innan 2016, är utrustad med ”fungerar klockrent”.

– När yttre förhållanden som mörker, dålig sikt, dimma eller liknande uppstår, kopplar den automatiskt över från varselljus till halvljus och lysande bakljus, säger bilinnehavaren, som både läst instruktionsboken och sedan noterat vad bilens instrument indikerar.

Kalle Holmberg

Läs mer: Volvo och Audi håller stilen – tända bakljus för alla modeller

NyTeknik

13. Volkswagens nya drag – ska tillverka elbilsbatterier

TT

2019-01-25 12:54

Som ett led i sin satsning på elbilar presenterar Volkswagen planer på att tillverka elbilsbatterier och laddstolpar i fabriken i Hannover där motorer byggs i dag.



Den tyska biljätten meddelade på fredagen att företaget satsar 870 miljoner euro för att utveckla komponenter till elbilar.

Man ska även utveckla mobila laddstationer där upp till femton bilar kan laddas åt gången.

I december presenterade Volkswagen sin jättesatsning på elbilar. Totalt satsas 44 miljarder euro, motsvarande 450 miljarder kronor på elektriska och självkörande fordon fram till 2023.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

[Tyska fordonsjättar planerar autonom allians]

[VW: Nya miljökraven begränsar möjligheten att köra bil]

[Fri fart på autobahn kan förbjudas]

[Efter kritiken – Tesla ändrar priserna på superchargers igen]



14. Frostiga relationer: Här är 4 bilallianser som kraschade totalt

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-01-15 21:35

Samarbetet funkar inte alltid som tänkt.



Det här med att biltillverkarna samarbetar i "allianser" för att dela på kostnaderna är verkligen inget nytt. Idén om att utveckla teknik och bilar tillsammans istället för var för sig är gammal – men det är långt ifrån alla allianser som blir framgångsrika.

Renault och Nissan är ett bra exempel på ett samarbete som, åtminstone hittills, verkar fungera ganska bra.

Här följer fyra exempel på samarbeten som kraschat totalt.



DaimlerChrysler

Det var ingen dum idé på papperet, samarbetet mellan Mercedesägaren Daimler och amerikanska Chrysler. Och det resulterade i några bilmodeller som blev ganska hajpade på sin tid, bland annat Chrysler 300C.

Men samarbetet började tidigt knaka i fogarna. Daimler var noga med att pressa ned kostnaderna för Chrysler vilket resulterade i usel kvalitetskänsla i interiören och många av modellerna som lanserades hade gammal Mercedesteknik under skalet. Samarbetet blev en kulturkrock utan dess like.



VW och Suzuki

Samarbetet mellan Suzuki och Volkswagen som inleddes 2009 skulle innebära att Volkswagen kunde börja sälja bilar på allvar i Indien medan Suzuki skulle få använda VW-teknik.

Men när Suzuki köpte motorer från Fiat istället för Volkswagen stod det klart att känslorna för varandra började dala. Sedan beskrev tyskarna Suzuki för ett företag de hade stort inflytande över, och det gjorde inte precis saken bättre. Företagen gick skilda vägar 2015.



Volvo och Renault

Det här är ju ingen allians, tänker du, eftersom den aldrig blev av. Och det stämmer.

Det som fick Volvochefen PG Gyllenhammar att avgå – eller få sparken, beroende på vem du frågar – och sälja alla sina aktier i företaget var en tilltänkt sammanslagning med delstatliga Renault.

Volvo hade redan på 1980-talet ett tekniskt samarbete med Renault. Nästa steg skulle bli att slå ihop koncernerna. Kritikerna hävdade att den här affären inte hade inneburit några som helst fördelar för Volvo och även Sören Gyll, som då var nytillträdd som vd för Volvo, var emot affären, som alltså inte blev av.



British Leyland

Tanken på att slå samman nästan alla engelska bilmärken till en enda jättekoncern var väl egentligen inte så dum i teorin. Men i praktiken blev det total pannkaka.

Eftersom de flesta märken i det som blev British Leyland gick dåligt redan innan de hamnade i alliansen spädde de snarare på varandras förlust istället för att rädda varandra.

Kombinerat med Margaret Thatchers stenhårda hantering av fackförbunden, som såg till att de anställda strejkade mer än jobbade, blev British Leyland inte precis någon framgång.



Analys: Här är vinnaren i nya jättealliansen mellan Volkswagen och Ford



Klart idag: Volkswagen och Ford samarbetar om nya bilmodeller



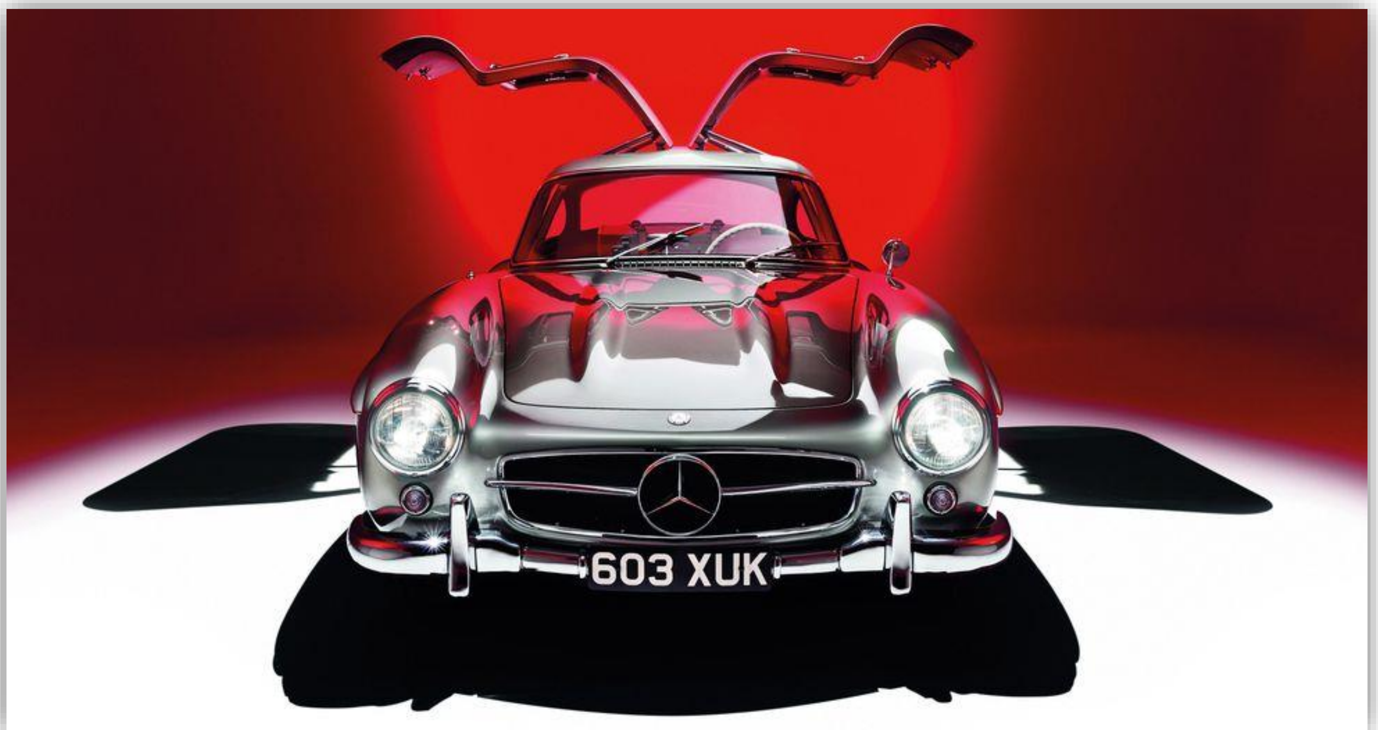
15. Här är de vackraste bilarna genom tiderna

2019-01-26, 18:23

Av John Argelander

Publicerad 2018-06-03 13:35

Håller du med?



Del 1: Plats 51–75 med Maserati Ghibli och Aston Martin Rapide

Del 2: Plats 26–50 med Dodge Charger och Alfa Romeo 8C

Del 3: Plats 1–25 med Citroën DS och Ferrari GTO



svt NYHETER

16. Carina kör buss med dubbla täckbyxor

Anders Öhlund, publicerad:23 januari 2019 11.11, uppdaterad:23 januari 2019 12.59

När kylan kryper ned under 20 minusgrader försvinner värmen på elbussarna och de har en tendens att stanna. Ett problem som drabbar chaufförernas arbetsmiljö.
– Det är oacceptabelt som det är idag, säger Camilla Ingman, huvudskyddsombud.



Vintern i år har periodvis varit mycket kall i norra Sverige. De låga temperaturerna skapar problem för busstrafiken i Umeå och chaufförernas arbetsmiljö påverkas i stor utsträckning.

– Jag tar alltid på mig jättemycket kläder när jag kör elbussen. Dubbla täckbyxor, varma tröjor. Värmen i elbussen brukar lägga av. I vinter har vi haft stora problem. Dessutom brukar elbussarna också plötsligt stanna. Har man tur får man igång dem, berättar Carina Palm till SVT Nyheter.

Uppstått problem varje år

Umeå har idag 10 elbussar. Elbussarna har körts under ett par år. Varje vinter har det uppstått problem. Framförallt är det tillsatsvärmarna som brukar ge upp. Vid kyla hamnar elbussarna ofta på service och felen måste åtgärdas.

– Bussarna är kalla för chaufförerna. Plötsligt slår värmen helt enkelt av. Vi vill ha varma bussar. Det är oacceptabelt som det är idag, säger Camilla Ingman, huvudskyddsombud.

”Övergående problem”

I maj får Umeå ytterligare 25 elbussar. Då kommer man att ha 35 elbussar totalt. Tillsammans med 35 dieselbussar kommer hälften av bussflottan i Umeå då att vara eldriven, mest i Norrland. Nya laddstationer ska också byggas.

– De nya bussarna är av en helt annan teknik. Då kommer de här problemen att bli mindre. Vi har haft en del driftstörningar. Men det kan det bli på vilken buss som helst, säger Camilla Nordlund, affärsområdeschef för Transdev, det företag som driver kollektivtrafiken i Umeå.

Men ska man ha elbussar i Norrland där det ibland kan bli 25-30 minusgrader?

– Jag tror på elbussarna. Det här är problem som är övergående, säger Camilla Nordlund.

Klassiker

17. Britter på Bonneville 1957

2019-01-26 14:35

Text **Mårten Carlsson**

VIDEO

Följ byggandet av rekordbilen MG EX181 och dess rekordförsök 1957 på Bonneville med Stirling Moss i cockpit.



FILM: https://youtu.be/Uxtth9ObN_Q

E-Drive Retro: Framtidsanpassade bakåtsträvare
Sugen på att konvertera din veteran till eldrift? I så fall hjälper E-Drive Retro dig gärna. Annars kan du alltid köpa en MGA som redan är klar!

Kolla där! 33 sidor MG-artiklar!

Uppställning med A-laget
Brittiska polisen har genom åren haft en rad lite udda fordon. 1

Kandidat #12 MG TD

MG – the American way

Med öppen MG till Finland - på vintern!

ViBilägare

18. Bilbyggarquiz del 1

Publicerad 2019-01-26 10:00

Förr var allt så lätt. Då visste man att en Volvo var tillverkad i Sverige, en Volkswagen i Tyskland och en Toyota i Japan. Riktigt så är det inte i dagens läge, numera kan bilarna vara byggda lite var som helst. Vet du i vilka länder följande tio modeller är tillverkade?



Starta quizet!





19. Quiz: Hur mycket kan du om motorer?

Av Pär Brandt, Publicerad 2018-03-31 16:01, uppdaterad 2018-11-20 16:08

Du kan mycket om bilar, men hur mycket kan du egentligen om motorer? Dags att utmana dig själv och polarna – vem är bäst?



Mercedes första V6-motor för Formel 1 var inte bara vacker, den hade också flera hemligheter.

Den här frågesporten är klurig nog för att väldigt få kommer att få alla rätt. Men det ska vara svårt. Utmana dina polare och glöm inte att dela ditt resultat för att se vem som är duktigast på motorer.

Börja: *https://www.mestmotor.se/automotorsport/artiklar/nyheter/20180331/supersvar-quiz-hur-mycket-kan-du-om-motorer/*

Quiz: Klarar du körkortet? Upp till bevis!

Quiz: Vad kan du egentligen om Volvo? Testa här!

Supersvår quiz: Vilket bilmärke är det rätta?

Supersvår quiz om bilar – klarar du alla rätt är du ett proffs

Quiz: Kan du din bilhistorik?

Pär Brandt

20. Grattis Fairlady!

Carl Legelius 30 januari 2009

I dag när Gunilla och Gunhild har namnsdag hyllar vi Datsun Fairlady!



I början sin exportdrive valde Datsun engelska namn på sina modeller. Man trodde det skulle slå bättre på exportmarknaderna.

Men många av dessa namn uppfattades i engelskspråkiga länder som ganska fåniga. Därför ersattes med tiden namn som Bluebird, Cedric, Fairlady och Sunny med siffer- och bokstavs-kombinationer eller påhittade namn som Almera, Primera och Stanza.

Hemma i Japan tyckte köparna att de engelska namnen var fina så där används de än idag. Den aktuella modell som på världsmarknaden säljs som 350Z heter i Japan Fairlady, ett namn som i västerlandet inte precis associerar till en supersportbil med brutala prestanda.

Den första Fairlady var för all del en rar och söt liten sportbil. Den kom ut 1959 och utvecklades under 1960-talet mot allt bättre prestanda för att konkurrera med de då marknadsdominerande engelska sportbilarna.

I USA blev Datsuns öppna sportbilar i engelsk roadsterstil populära under modellnamnen Sports 1600 och 2000 Sports. Den senare kom 1968 med en OHC-fyra på 135 hk och femväxlad låda och hade prestanda som Triumph TR5 till lägre pris än MGB. Det tyckte dessa traditionella märkens entusiaster inte om att höra talas om.

Nästa Fairlady från Datsun kunde ingen ignorera. Det var den första i raden av Z-modeller, 240Z, en GT-sportbil som gjorde lika stort intryck i USA som en gång M.G. TC. Till ett pris som för en SAAB 99 köpte amerikanen denna sexcylindriga GT som kunde köra från både BMW 2800CS och Mercedes-Benz 280SL.



Första Fairladyn kom 1959. Lite tivolibil är det allt över formerna.



Nästa generation visste mer vad den ville.
Lite Spridget, lite Triumph, mycket snygg! Detta är en 2000 Sports 1968.



Den bil som satte Datsun på kartan som sportvagnstillverkare var 240Z.
I Japan hette den Fairlady.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

21. Oliver Solberg ska bli världsmästare – precis som sin pappa

Jan-Erik Berggren 25 januari 2019

Oliver Solberg, 17, har två tydliga mål. Körkort. Världsmästare i rally. Och i den ordningen.



Efter några år med lite rallycross och crosskart har Oliver Solberg, 17 år, bestämt sig. Nu inleds en mer seriös satsning på rally. I år ska Solberg ingå i Volkswagens svenska team och köra bred-vid Johan Kristoffersson och Ole-Christian Veijby. Eftersom Oliver inte har körkort får han inte tävla i rally i Sverige. För det krävs körkort.

– Vi har försökt att få dispens men inte lyckats. Så jag kommer att börja med att tävla i Lettland, berättar Oliver.

Du säger att rally är roligare än rallycross, varför?

– Jag får kör mycket och det är hela tiden något nytt att lära sig. Det finns mycket att förbättra och när det går i 200 km/h, ja, då händer det saker. I rallycross lär man sig banan och så är det så.

Känner du att du behöver lära dig mer i rally eller är du mest otålig och vill komma igång?

– Jag behöver mer erfarenhet i rally och många fler kilometer. Jag behöver lära mig mer innan jag kommer till VM.

Har du mätt din kilometertid så att du vet hur bra du hänger med?

– Nej, och det tar sin tid att lära sig. Men jag har en bra plan och jag vill bli helt klar innan jag provar på att köra i VM. Vi får se i slutet av året, det finns utrymme för några fler tävlingar.



Olivers pappa, Petter Solberg, blev i en Subaru Impreza WRX STi världsmästare i rally 2003. Här ses han ta en vänsterkurva under Rally Tyskland där han slutade åtta, hans sämsta placering under världsmästaråret.

Oliver fyller 18 år den 23 september och då vill han också vara klar med körkortet.

– Jag måste försöka hitta tid till att plugga, för jag behöver det där körkortet.

Den 3 februari går det att lära sig allt om Oliver Solbergs liv och karriär. Då går filmen ”Born to drive” upp på biografer i Oslo. Svensk premiär blir det i Torsby.

– Det är mycket känsla i filmen, gråt och skratt. Men det är mycket action också, många bra bilscener. Filmen berättar om vårt liv och hur mycket jobb vi lägger ner på motorsport.

Den satsning som inleds nu är tänkt att sluta med en VM-titel i rally, minst. I filmen säger Oliver att det vore roligt att följa i pappa Petters fotspår och visa att det kanske går att göra det bättre.

Petter Solberg vann rally-VM 2003 och rallycross-VM 2014 och 2015.

Olivers mamma Pernilla hoppas att Oliver en dag kommer tillbaka till rallycrossen.

– Vi arbetar hårt nu för att få till elbilar i rallycross. Vi behöver det för att få stöd från tillverkarna och det skulle passa rallycrosskonceptet bra, berättar Pernilla Solberg.

– Jag hoppas att det blir en VM-serie med elbilar i rallycross 2021. Vi behöver det.

Efter att ha varit teamchef för Petter Solbergs och Johan Kristofferssons VM-vinnande rallycrossteam ska Pernilla Solberg under 2019 bara njuta av att vara mamma åt Oliver.

– Junior håller oss sysselsatta men i år ska jag försöka att bara vara mamma, skrattar Pernilla.

SLUT